پژوهشنامه خراسان بزرگ

شماره ۳۸ بهار ۱۳۹۹

No.38 Spring 2020

۹۰-۷۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۰۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۶/۳۱

ماهیت دگرگونی شهری در شهر تاریخی مرو

➢ **رحیم‌بردی آنامرادنژاد:** دانشیار گروه جغرافیا وبرنامه ریزی شهری، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

چکیده

در سال‌های بعد از استقلال کشورهای آسیای مرکزی، فرصتی پیش آمد تا محققان، به فراخور تخصص خود در بررسی‌های تاریخی، اقتصادی و اجتماعی از این جوامع، به کنکاش بپردازند. باوجودی که شهر باستانی مرو (در ترکمنستان) عمدتاً از سوی مورخین و مؤسسه‌های باستان‌شناسی موردتوجه و تحقیق قرار گرفته است، اما شناخت ماهیت دگرگونی شهر در طول دوره‌های مختلف تاریخی و تبیین نقش نیروهای تأثیرگذار درونی و بیرونی در این دگرگونی کمتر موردتوجه بوده است. در پژوهش حاضر، روش تحقیق از نوع توصیفی- تحلیلی و داده‌های موردنیاز از طریق روش اسنادی–کتابخانه‌ای و بازخوانی جدیدترین تصاویر پهپادی به‌دست‌آمده است. نتایج حاصل نشان می‌دهد که این شهر در هزاره اول قبل از میلاد جزء ایالت‌های هخامنشی و در دوره‌های مختلف تاریخی، توسعه فیزیکی یافته و نام‌های متعددی به خود گرفته است. در شکل‌گیری این شهر، دلتای رود مرغاب به لحاظ تأمین آب و خاک حاصلخیز نقش مهمی داشته است. نیروهای تأثیرگذار بیرونی ازجمله لشکرکشی و استقرار امپراتوری‌های هخامنشی، اسکندر مقدونی و جانشینان او، ورود اسلام به منطقه و حمله مغول همگی در رونق و یا رکود این شهر به مثابه یکی از چهار شهر بزرگ خراسان در دوران اسلامی، تأثیرگذار بوده است. همچنین عبور راه اصلی ابریشم بر اهمیت تجاری آن افزود و نیز مرو، مرکز خلافت عباسیان در شرق و مقر حکومت سلجوقیان بود. جمعیت شهر در دوره‌های پررونق تا ۲۰۰ هزار نفر نیز رسید و بعد از حمله مغول، این شهر به‌کلی تخریب گردید و هرگز به دوران باشکوه خود بازنگشت.

واژگان کلیدی: دگرگونی شهری، کاوش‌های باستان‌شناسی، جاده ابریشم، خراسان بزرگ، مرو

Abstract

In the years following the independence of the Central Asian countries, there was an opportunity for researchers to draw on their expertise in historical, economic, and social studies of these societies. Although the ancient city of Merv (in Turkmenistan) has been largely researched by historians and archaeological institutes, the recognition of the nature of the city's transformation during various historical periods and the role of the inward and outward forces in this transformation have received little attention. The research method was descriptive -analytical and the required data were obtained through documentary-library method and refilling of the latest UAV images. The results show that the city was one of the Achaemenid states in the first millennium BC and has developed many physical names in various historical periods and received many names. In the formation of this city, the Maragab River Delta has played an important role in providing water and fertile soil. Influential and external forces, including the expedition and establishment of the Achaemenid empires, Alexander the Great and his successors, the entry of Islam into the area, and the Mongol invasion all contributed to the boom or stagnation of one of the four major cities of Khorasan during the Islamic era. Crossing the Silk Road has added to its commercial importance. Merv was the center of the Abbasid caliphate in the east and the seat of the Seljuk government. The city's population during the boom had reached 200,000 citizens. After the Mongol invasion, the city was completely destroyed and never returned to its glory.

Keywords: Urban transformation, Archaeological excavations, Silk Road, Greater Khorasan, Merv

*نویسنده مسئول مکاتبات: (r.moradnejad@umz.ac.ir)

مقدمه

شکل فضاهای شهری و ماهیت آن‌ها از یک‌سو همواره متأثر از دگرگونی کل شهر و در مقیاس فراتر، متأثر از دگرگونی‌های یک کشور است و از سوی دیگر یک فضای شهری، خود به‌عنوان یک نیرو می‌تواند در فرایند دگرگونی کلان تأثیر داشته باشد و به‌نوعی به تغییرات در ماهیت یک محدوده از شهر، رفتارهای مردم و یا سطح کل شهر منجر شود. این تأثیر متقابل، شکل دیگری از تحلیل فضای شهری را می‌طلبد که در ادبیات کلاسیک تحلیل فضای شهری کمتر به آن پرداخته شده است. این شکل جدید از تحلیل را می‌توان تحلیل دگرگونی فضای شهری نام نهاد. این موضوع در شهرهای تاریخی اهمیت بیشتری می‌یابد، زیرا دگرگونی، باعث ایجاد تفاوت‌های ماهوی در شکل و ماهیت فضاهای شهری می‌شود. دگرگونی فضاهای شهری می‌تواند جهتی مثبت یا منفی داشته باشد و به‌نوعی تبدیل به یک چالش شود. آنچه در برنامه‌ریزی و توسعهٔ فضاهای شهری نباید از نظر دور داشت، درک این مفهوم است؛ چراکه عدم درک این مفهوم، سبب می‌شود که برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری انسجام و بنیان‌های فکری مطلوب را نداشته باشد (آزرم و همکاران، ۱۳۹۸:۳۰). «دگرگونی شهری[1]» مفهومی است که به تغییرات خرد و کلان یک شهر در گذر زمان اشاره دارد که در ابعاد مختلف توسط برآیندی از نیروهای مؤثر داخلی (درونی) و خارجی (بیرونی) رخ می‌دهد. نگاه به تحولات شهرها حکایت از آن دارد که روند تغییرات شهری، از اواسط قرن بیستم میلادی، شدت و سرعت بالایی داشته و تغییرات تدریجی، جای خود را به تغییرات ناگهانی پیش‌بینی‌نشده و بدون بازگشت داده است. بر مبنای دگرگونی در کلیت ساختار شهر، فضاهای عمومی شهری نیز دچار تغییراتی می‌شوند که ماهیت این تغییرات غیرقابل‌پیش‌بینی است. چگونگی اثرگذاری فضاهای شهری در عرصه‌های سیاسی، اجتماعی، دگرگونی‌های فرهنگی شهرها و تأثیر متقابل این تغییرات در ماهیت فضاهای عمومی در طول زمان مسئله‌ای حائز اهمیت است (Madanipour, Knierbein & Degros, 2013: 10). با توجه به آنچه ذکر شد، شهرهای تاریخی خراسان بزرگ ازجمله شهر باستانی مرو، بستر مناسبی برای درک مفهوم دگرگونی فضاهای شهری هستند. این تحقیق، باهدف بررسی ماهیت دگرگونی‌های شهر مرو در طول زمان و تبیین نقش نیروهای اثرگذار درونی و بیرونی در این دگرگونی‌ها صورت گرفته است تا ضمن معرفی یک شهر باستانی منطقه، بستر مناسبی برای مطالعات بعدی در دیگر شهرهای ایران و آسیای مرکزی فراهم نماید تا بر اساس شناخت تحولات پیشین شهرها به برنامه‌ریزی‌های مناسب در آن‌ها اقدام گردد.

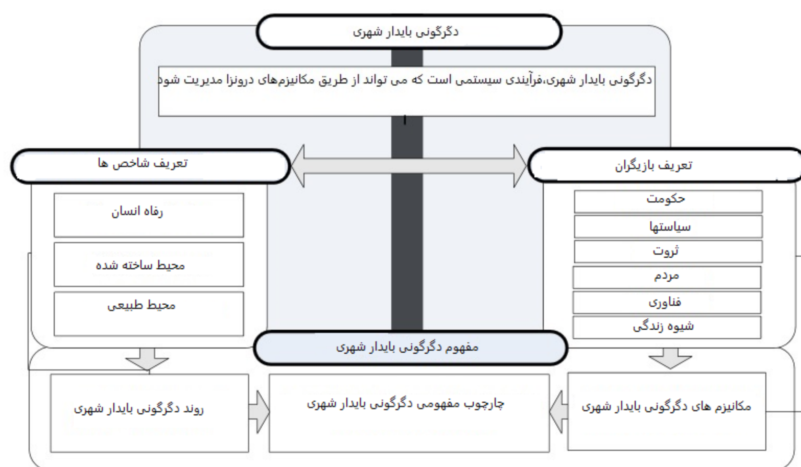
مفهوم دگرگونی شهری: امروزه، شهرهای ما به دلیل تراکم بالای جمعیت، شرایط اقتصادی، عدم آگاهی اجتماعی، انتخاب اشتباه مکان‌ها و روند عرضه-تقاضا دچار دگرگونی شده‌اند. دگرگونی که نه‌تنها در کشورهای درحال‌توسعه که هنوز دارای درد و رنج شهری هستند، بلکه در کشورهای توسعه‌یافته نیز که از قرن نوزدهم روند تحول سریع را پشت سر می‌گذارند مشاهده شده است. ناکامی در شهرها به دلیل عوامل مختلف، برخی محافل را وادار به یافتن راه‌حل کرد. مفهوم دگرگونی شهری (تجدید) به‌عنوان راه‌حلی برای این معضلات ارائه گردید (Çakilciooğlu and Cebeci, 2003:36). دگرگونی شهری فرآیندی ادامه‌دار، بلندمدت، دارای اثرات طولانی و وسیع است که یک شهر را در مدت‌زمان طولانی تحت تأثیر قرار می‌دهد و می‌تواند زمینه‌ساز تحولات آتی باشد. دگرگونی شهری در مفهومی، به تغییرات عظیم و زیرساختی در بافت‌های ناکارآمد قدیمی و رو به تخریب یا بافت‌هایی که به هر دلیلی از جریان توسعهٔ شهری عقب‌مانده‌اند و نیازمند اقدامات اساسی و بنیادین در زمینه‌های اقتصادی-اجتماعی و فیزیکی هستند، اطلاق می‌شود. بافت‌های مرکزی شهرها، مراکز صنعتی و زمین‌های قهوه‌ای و غیره که عملکرد خود را از دست داده‌اند، موارد هدف دگرگونی فضایی با رویکردهای مختلف هستند. بنابراین هر دو واژهٔ Transformation و Transition در معنای تغییر در وضع موجود است (Yang, 2010: 25). در بررسی ادبیات موجود در این حوزه، تفاوت‌های مشخص

1 .Urban Transformation

و واضحی در مفهوم دو واژه نمی‌توان یافت. با توجه به تعاریف ارائه‌شده پیرامون مفهوم این دو واژه، تفاوت‌های ماهوی زیر را می‌توان استنباط کرد: مفهوم Transformation به یک فرایند ادامه‌دار و مستمر اطلاق می‌شود درحالی‌که Transition به یک تغییر یا چرخش در یک سیستم به سیستم و یا وضعیت دیگری که به‌نوعی در رابطه با یک سیستم جدید باشد گفته می‌شود. Transformation مرحله‌ای و سلسله مراتبی است، اما مفهوم Transition به تغییرات یکباره و رادیکال از وضعیتی به وضعیت دیگر می‌پردازد. Transformation یک فرایند برنامه‌ریزی‌شده، خطی، ادامه‌دار و بلندمدت است که تحت تأثیر نیروهای داخلی قدرتمند و اساسی بازار، نیروهای اقتصادی یا حکومتی اتفاق می‌افتد. در مقابل این مفهوم، Transition فرآیندی غیرخطی، سریع و تحت تأثیر نیروهای خارجی چون تغییر در نظام سیاسی و سیستم اقتصادی یک شهر، تغییرات جوی و ... است (Ibid: 30). برخی محققان، واژهٔ Urban Transformation را تحت عنوان «دگرگونی شهری» و واژه Urban Transition را تحت عنوان «تغییرات شهری» ترجمه کرده‌اند (آزرم و همکاران، ۳۰:۱۳۹۸). هدف دگرگونی و تغییرات شهری ایجاد یک محتوای جدید در بافت و بهبود سلامت اجتماعی است. پروژه‌هایی از جنس دگرگونی شهری، باید یک منبع مالی و اقتصادی برای دولت‌های محلی و گروه‌های ذی‌نفع ایجاد کنند؛ لذا هدف اصلی این رویکرد، ایجاد تغییرات در همهٔ زمینه‌ها نه‌تنها در ابعاد کالبدی و فیزیکی، بلکه در ابعاد کلان‌شهری به سمت بازآفرینی اجتماعی، اقتصادی و محیطی است (Cagla and İnam, 2008: 4).

با نگاهی جامع به روند تحولات و دگرگونی‌های شهری در کشورهای مختلف چنین می‌توان برداشت کرد که مؤلفه‌هایی که در نقش نیروهای محرک ایجادکنندهٔ تحول در شهرها عمل می‌کنند، به یک فرایند جامع تغییرات شهری متصل هستند. لذا، نیروها می‌توانند از جنس‌های مختلف باشند که این تنها با مطالعهٔ دقیق روند تغییرات یک فضا میسر است. در این بین شاید بتوان چنین ادعا کرد که نیروهای تغییردهنده نمی‌بایست از جنس کلان باشند، شاید یک تغییر کوچک در مبلمان فضا چون محدودهٔ قرمز شهر سنت گالن سوئیس می‌تواند تغییرات بعدی را ایجاد کند، اما ذکر این نکته حائز اهمیت است که پذیرش تغییر از سوی کاربران فضا یک عنصر کلیدی در پیوستگی تغییرات فضاهای شهری است. شهرهای تاریخی از فضاهای شهری غنی و ارزشمندی برخوردارند که می‌توانند نیروهای محرک و زمینه‌ساز دگرگونی و تغییر باشند. با نگاهی به تجارب کشورهای اروپایی، می‌توان گفت شهرهایی با بافت تاریخی، دگرگونی‌های خود را از درون همین بافت‌ها آغاز کرده‌اند و درنهایت تغییرات در همهٔ سطوح اقتصادی، اجتماعی را در یک شهر به وجود آورده‌اند (Gulersoy and Gürler, 2011: 11). از بررسی منابع و پژوهش‌های متخصصین مرتبط با مفاهیم دگرگونی شهری، شش نیروی اصلی در تغییرات شهری به‌دست‌آمده است. یکی از قدرتمندترین نیروها، تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های حکومت و دولت (منظور نیروی دولت) در سطح کلان کشوری و همچنین طرح‌های شهری است. علاوه بر آن، مردم می‌توانند به‌عنوان یک نیروی تحول در سطوح مختلف عمل کنند: رشد جمعیت و تحولات شهر، مشارکت مردمی به‌عنوان اهرمی جهت تغییرات و نحوهٔ مدیریت محلی در یک منطقه از جانب ساکنان، می‌تواند به بروز دگرگونی‌های شهری بینجامد. محیط یکی از نیروهایی است که می‌تواند به‌تنهایی بستری جهت دگرگونی فضا باشد. منظور از این مؤلفه، پتانسیل‌های طبیعی و موجود در یک منطقه یا شهر است. بندرگاه‌ها و کناره‌های آب، اراضی طبیعی، کاربری‌های خاص یا غالب یک فضا، خیابان‌ها، بافت‌های ارزشمند و فضاهای صنعتی، همگی بسترهایی هستند که می‌توانند نیرویی جهت دگرگونی فضا در یک بازهٔ زمانی شوند. لذا تغییر همواره در یک بازهٔ زمانی رخ می‌دهد. در طول زمان، یک فضا می‌تواند توسط عوامل مختلف و یا سلیقهٔ مردم متحول شود. با گذشت زمان دارایی‌های یک شهر تبدیل به ارزش و سرمایه می‌شوند. بنابراین، زمان نیرویی محرک و اصلی در شکل‌گیری و تغییر فضاهای یک شهر است. در کل می‌توان گفت، مفهوم تغییرات شهری بیشتر در ارتباط با نیروهای داخلی تعریف می‌شود و هرچه به سمت دخالت نیروهای کلان بیرونی می‌رویم، تحولات شهری به دگرگونی شهری (ابعاد وسیع‌تری از تغییر) که در همهٔ ابعاد اتفاق می‌افتد، تبدیل می‌شود (آزرم و همکاران، ۳۲:۱۳۹۸).

مفهوم «دگرگونی پایدار شهری[1]» که در سال‌های اخیر بدان پرداخته شده، امکان درک بهتری از فرآیندهای دگرگونی شهری را فراهم می‌کند و از توسعه استراتژی‌های بلندمدت برای مدیریت دگرگونی پایدار شهری پشتیبانی می‌کند. گروه بالقوه نیروهای محرک اصلی برای دگرگونی پایدار شهری با موضوعاتی نظیر حاکمیت، سیاست، جمعیت، اقتصاد، نوآوری‌های فناورانه و سبک زندگی تعریف می‌شود. تأثیرات هر عامل بر روند دگرگونی شهری باید موردمطالعه قرار گیرد (تصویر ۱).



تصویر ۱: مفهوم دگرگونی پایدار شهری (SUT) (Yang, 2010: 22)

پیشینه پژوهش

در زمینه مطالعات پیشین به برخی مطالعات صورت گرفته در داخل و خارج کشور اشاره می‌گردد: فریبا پات در مقاله‌ای تحت عنوان *اوضاع سیاسی اقتصادی مرو در جاده خراسان تا حمله مغول* به بررسی شهر مرو در طول دوره‌های تاریخی تا اوایل قرن هفتم ق. پرداخته است. وی در تحقیق خود از روش اسنادی-کتابخانه‌ای سود برده و عمده منابع مورد استناد او کتب تاریخی است. نتیجه تحقیقات او نشان می‌دهد که مرو یکی از مهم‌ترین شهرهای واقع در مسیر جاده خراسان بوده و گرچه خاندان‌های مختلفی در مرو حکومت کردند ولی وضع اقتصادی آن تقریباً از ثبات نسبی برخوردار بوده و جز حمله مغول آسیب جدی ندید. حمله مغول هم در وضع اقتصادی و هم در بافت جمعیتی این شهر تغییر جدی ایجاد کرد. تی ویلیامز در مقاله تحقیقی با عنوان *عکس‌برداری با پهپاد، در جستجوی شهر قرون‌وسطایی مرو در جاده ابریشم، آسیای مرکزی* ضمن اشاره به قرارداد وزارت فرهنگ ترکمنستان با مؤسسه باستان‌شناسی UCL در خصوص شناسایی، حفاظت و معرفی سایت باستانی مرو، یافته‌های خود را در زمینه استفاده از پهپادهای پیشرفته در شناسایی محوطه مذکور عرضه می‌کند. هزاران عکس با وضوح ۲ تا ٤ cm/pix از محوطه به دست می‌آید که می‌تواند در بازشناسی آثار به‌جامانده از شهر مرو کمک شایانی نماید. در زمینه مطالعات مربوط به دگرگونی شهری در یک شهر تاریخی می‌توان به مقاله ارزشمند *آزرم و همکارانش* با عنوان *کندوکاوی در ماهیت دگرگونی فضاهای شهری در شهرهای تاریخی ایران، موردمطالعه: شهر اصفهان* اشاره نمود که به تبیین دگرگونی‌های شهر اصفهان و تبیین نقش نیروهای اثرگذار درونی و بیرونی در آن دگرگونی‌ها پرداخته‌اند. در اهمیت مطالعه حاضر باید گفت که بدون شک، یکی از مناطق مهم در منطقه آسیای مرکزی، شهر باستانی مرو است که به‌عنوان یکی از چهار شهر مهم خراسان بزرگ، ردپای فرهنگ و شهرنشینی ایران را می‌توان در آن یافت. این شهر

1 . Sustainable Urban Transformation(SUT)

در جنوب شرقی جمهوری ترکمنستان واقع شده است و باوجود قدمت تاریخی سه‌هزارساله، امروزه اثری از زندگی در آن نمی‌توان یافت و بیشتر به‌عنوان یک محوطه باستان‌شناسی ارزشمند از آن یاد می‌شود. گرچه، در دوران حکومت تزارها، شهر جدیدی با عنوان «ماری» (مرو) در مجاورت آن ساخته‌شده و امروزه بیش از ١١٤ هزار نفر جمعیت دارد.

روش پژوهش

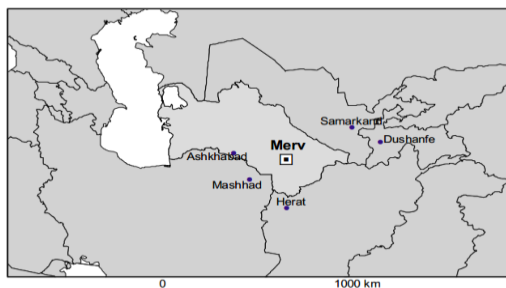
پژوهش حاضر از نوع مطالعات توصیفی-تحلیلی است و به‌منظور جمع‌آوری داده‌های موردنیاز از روش اسنادی-کتابخانه‌ای با تکیه‌بر نتایج اخیر کاوش‌های باستان‌شناسی استفاده شده است. بازه زمانی موردمطالعه، از آغاز شکل‌گیری شهر مرو در هزاره اول ق.م تا سقوط و انهدام شهر در حمله مغول (ابتدای قرن هفتم هجری) و رویدادهای بعد از آن می‌باشد. به‌منظور تبیین نقش نیروهای مؤثر در دگرگونی‌های شهری مرو، مباحث این تحقیق در دو بخش جداگانه پیگیری می‌شود. بخش اول: نقش نیروهای مؤثر خارجی (بیرونی) ازجمله سلطه خارجی و رویدادهای اقتصادی فرامحلی و بخش دوم: نقش نیروهای مؤثر داخلی (درونی) شامل عوامل محیط طبیعی، مشارکت مردم و نوآوری‌های فناورانه و شیوه زندگی در دگرگونی‌های شهری مرو. این مطالعه، با تکیه‌بر آخرین دستاوردهای باستان‌شناسی در محوطه باستانی شهر مرو صورت گرفته است. در اینجا، به برخی فعالیت‌ها در این زمینه اشاره می‌گردد.

در ١٩٩٢م (١٣٧١ش)، قراردادی بین آکادمی علوم ترکمنستان، مؤسسه تاریخ فرهنگ مادی سن‌پترزبورگ و کالج دانشگاهی لندن (UCL) برای اجرای پروژه بین‌المللی مرو با عنوان «شهر تاریخی مرو در بیابان قره‌قوم» منعقد می‌گردد. هدف این پروژه، تحقیق، حفاظت و معرفی شهر مرو، تهیه اطلس مرو اسلامی و تفسیری از شهر سلطان قالا و حومه آن در قرون هشتم تا سیزدهم میلادی (قرون اول تا ششم هجری) اعلام شده است (Williams, 2007: 50). پروژه باستان‌شناسی مرو به تشریح ساختار فضایی شهر کمک می‌کند و دستیابی به اهداف زیر را مدنظر قرار داده است: بررسی عرصه‌های عمومی در مقابل عرصه‌های خصوصی به‌منظور شناخت محلات و سازمان اجتماعی و ساختار فضایی شهر؛ نقش ساختمان‌های عمومی به‌منظور درک ساختار محلات و خدمات و تسهیلات، بررسی فضاهای ساخته نشده خارج از مجتمع‌های خصوصی و عمومی به‌منظور درک محیط ساخته‌شده، اندازه باغ‌ها و دیگر فضاها، دسترسی‌ها و غیره (UCL, 2009:33). فقدان نقشه‌های پایه از منطقه نیز کار ژئورفرنس با این عکس‌ها را دشوار ساخته بود. در پروژه مرو از پهپادهای موسوم به Swinglet cam UAV که دارای دوربین ١٢ مگاپیکسلی هستند استفاده شده است. در این پروازها، وضوح تصاویر از ٢ سانتیمتر/پیکسل (cm/pix) تا ٤ سانتیمتر/پیکسل بود. چندین بار پرواز در زمان‌های مختلف در طول سال باعث شده تا اطلاعات بیشتری برای تشریح اثرات رطوبت و پوشش گیاهی به دست دهد و نیز پرواز در زمان‌های متفاوت در طول روز هم برای تشریح قابلیت‌های تغییرات نور خورشید، زاویه تابش و سطح مورد تابش فراهم می‌سازد (Ibid:56). در سپتامبر ٢٠١١م (١٣٩٠ش) تنها در یک روز ١٠ پرواز انجام شده است. نتیجه این تلاش‌ها، تهیه تعداد ٣٥٥٣ عکس ٢ سانتیمتر/پیکسل از ناحیه‌ای به وسعت ٤/٠٣ کیلومترمربع و ٢٠٧٣ عکس ٤ سانتیمتر/ پیکسل از ناحیه‌ای به وسعت ٥/٤٦ کیلومترمربع بوده است (Williams, 2007: 63). نتیجه تحقیقات و حفاری‌های این گروه در ٦ فصل تکمیل گردید و اولین گزارش‌ها در فاصله سال‌های ١٩٩٣م تا ١٩٩٧م (١٣٧٢ش تا ١٣٧٦ش) توسط G.Hermann و همکاران وی ارائه شد و جلدهای ٥ تا ٣١ آن به چاپ رسید. «شهرهای مرو» عنوان گزارش‌هایی است که در ١٩٩٧م (١٣٧٦ش) در ٤٣ صفحه توسط بریتیش آکادمی منتشر گردید. در سال ١٩٩٩ «پارک باستان‌شناسی مرو» به‌عنوان «سایت میراث جهانی» در یونسکو به ثبت رسیده است (UNESCO, 1999: 1). اطلاعات مربوط به ویژگی‌های کالبدی شهر مرو در این مقاله از نتایج تحقیقات فوق اقتباس‌شده است.

محدوده موردمطالعه

شهر باستانی مرو در ایالت ماری جمهوری ترکمنستان و در عرض جغرافیایی ٣٧ درجه و ٤٢ دقیقه و طول جغرافیایی ٦١ درجه و ٥٤ دقیقه واقع شده است. شهر جدید ماری (مرو)

در ۳۲ کیلومتری غرب آن قرار دارد. فاصله زمینی محوطه تاریخی مرو (که شامل همه شهرهای ادواری واقع در واحه مرو می‌گردد) با مشهد از طریق مرز سرخس حدود ۴۰۰ کیلومتر است و حدود ۵ ساعت به طول می‌انجامد و فاصله مرو تا عشق‌آباد (پایتخت ترکمنستان) حدود ۲۷۶ کیلومتر است (تصویر ۲). ارتفاع شهر از سطح دریاهای آزاد ۲۳۲ متر می‌باشد.



تصویر ۲: موقعیت شهر مرو در ترکمنستان (Ziebart, et al: 2002: 55)

چئز، بر این باور است که مرو، از مراکز شهری عصر برنز (۱۲۰۰-۲۵۰۰ ق.م) محسوب می‌شود. این شهر، در واقع بازتابی از تمدن‌های ایرانی، یونانی، ترکی و اسلامی است و در مسیر یکی از شاهراه‌های اصلی جاده ابریشم واقع شده (Chase, 1993: 269) بود، راهی که از سده‌های دوم قبل از میلاد وجود داشت و گذرگاه بازرگانان و تجّار غرب و شرق به شمار می‌رفت و امپراتوری چین را به امپراتوری روم ملحق می‌کرد و طول آن معادل یک‌چهارم محیط کره زمین بود (نصیری، ۱۳۹۳: ۱۱۹). مرو، یکی از چهار شهر مهم خراسان بزرگ در کنار نیشابور، بلخ و هرات به شمار می‌رفته است. مرو یکی از برجسته‌ترین شهرهای باستانی و قرون‌وسطایی آسیای مرکزی بود و به‌عنوان یک پست مهم در جاده خراسان بزرگ، ارتباط ایران را با آسیای مرکزی و چین فراهم می‌کرد و نیز یک پایگاه مهم نظامی محسوب می‌شد (Herrmann, 1997:2). موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی خاص مرو را می‌توان به‌عنوان یکی از نیروهای اثرگذار داخلی در شکل‌گیری و دگرگونی شهری آن به شمار آورد. مرو در طول تاریخ پرفرازونشیب خود، محل سکونت امام رضا(ع) (در فاصله سال‌های ۲۰۱ق تا ۲۰۳ق)، شاهان، تجار و محققان و شاعرانی چون حکیم عمر خیام، جغرافی‌دانانی نظیر ابوریحان بیرونی و یاقوت حموی بوده است. بعد از ورود اسلام به منطقه، مرو مدت‌های مدیدی به‌عنوان مرکز خراسان بزرگ موردتوجه حاکمان بوده است. باوجودی که مرکز خلافت عباسیان بغداد بود ولی مرو به‌عنوان مرکز شرقی خلافت، پشتوانه حکومت آن‌ها محسوب می‌شد (پات، ۱۳۹۵: ۳۹). این شهر، مرکز امپراتوری سلجوقیان بوده به‌طوری‌که در زمان سلطان سنجر سلجوقی (۱۰۹۲-۱۰۷۲م) (۴۸۵-۴٦٤ق) به اوج شکوفایی خود می‌رسد. مرو، الگوی ویژه‌ای از چرخش و تناوب سکونتگاه‌های شهری را در طول زمان به‌صورت سایت‌های منفرد همانند بیروت و بیت‌المقدس ثبت کرده است. به همین دلیل، محوطه شهر باستانی مرو با دارا بودن چندین شهر کوچک در درون خود که هریک در دوره‌هایی از تاریخ شکل‌گرفته‌اند امکان بررسی‌های باستان‌شناسی را در مقیاسی وسیع‌تر و جامع‌تر فراهم ساخته است. موقعیت مرو، اهمیت ارتباطی آن را با ایران، هندوستان و آسیای مرکزی نشان می‌دهد. مرو در ۱۸۰ کیلومتری شهر تاریخی آمل[1] (چارجو یا ترکمن‌آباد امروزی که در کنار رود جیحون قرار دارد) که به‌عنوان یک نقطه عبور و مرور از آمودریا (جیحون) به شمار می‌رفت واقع شده بود و از این مسیر به‌راحتی به بخارا و ترمذ راه پیدا می‌کرد (Hermann, 2000: 12). موقعیت استراتژیک مرو در دهه ۱۹۸۰م در حمله شوروی به افغانستان نیز به منصه ظهور رسید.

یافته‌ها

در ابتدای بحث، مهم‌ترین رویدادهای تاریخی و سیاسی شهر مرو در طول تاریخ به شرح جدول شماره ۱ ارائه‌شده است:

1 . Amul

جدول ۱: مهم‌ترین رویدادهای تاریخی و سیاسی شهر باستانی مرو

سال/ دوره	رویداد تاریخی/سیاسی	سال/ دوره	رویداد تاریخی/سیاسی
قرن هفتم ق.م	آغاز توسعه شهر مرو به‌عنوان بخشی از ساتراپی مادها (Dani, 1999: 42)	قرن ۵م	شکست حمله هپتالیان به مرو توسط بهرام پنجم
۵۴۵-۵۳۹ق.م	تسخیر شهر توسط کورش و نامگذاری شهر به نام مرو (Williams, 2012: 78)	۵۶۵-۴۸۰م	مرو به دست هپتالیان افتاد
۵۲۱ق.م	برگرداندن مرو به امپراتوری هخامنشی توسط دادارسی (دست‌نشانده داریوش) بعد از غائله گئومات (Rawlinson, 1867:17)	۶۵۱ م (۳۱ ق)	فتح مرو توسط مسلمانان (احنف بن قیس)
۳۳۱ق.م	شکست داریوش سوم از اسکندر و گوشه‌نشینی وی در بلخ	دوره امویان	مرو، مرکز خراسان (Rosenberg,2009:23)
۳۲۹ق.م	تصرف مرو توسط اسکندر و نامگذاری شهر به نام اسکندریه مرگیانا	۱۶۶ق	انتخاب ابوالعباس فضل بن سلیمان طوسی به‌عنوان حاکم خراسان به مرکزیت مرو
۳۱۱-۳۰۹ق.م	مرگیانا تحت کنترل سلوکوس (سلوکیان) درآمد	۱۷۷ق	انتخاب خالد بن برمکی توسط هارون‌الرشید به حکومت خراسان به مرکزیت مرو
۲۸۰ق.م	مرو تحت سلطه قبایل چادرنشین پارنی (قبایل قدیمی ایرانی)	۲۰۲ق	احمد بن اسد به دستور مأمون حاکم خراسان (مرو) گردید
۲۳۸-۲۳۹ق.م	مقاومت مرگیانا در مقابل حمله مجدد پارنی‌ها	۲۰۳-۲۰۱ق	اقامت حضرت رضا(ع) در مرو (URL 1)
۱۷۰ق.م	تصرف مرگیانا توسط پارتیان	۴۶۵-۴۸۵ق	حکومت سلطان سنجر سلجوقی و اوج شکوفایی مرو
۱۴۰-۱۲۴ق.م	حمله مداوم سکاها به سرزمین پارت‌ها از طریق مرو و کشته شدن دو تن از شاهان پارتی در این حملات	۶۱۵ق	اقامت یاقوت حموی در مرو (حموی، ۱۳۸۰: ۴)
۱۱۵ق.م	مرو تحت کنترل سغدی‌ها درآمد	۶۱۶ق	هجوم وحشیانه مغول‌ها به مرو و ویران شدن این شهر
۵۳ق.م	انتقال ۱۰ هزار زندانی رومی در بین‌النهرین علیا به مرو توسط پارتیان	۱۲۱۶-۱۱۹۹ق	پیروزی امیر معصوم صاحبقران در مرو شاه جهان (تکمیل همایون، ۱۳۷۹)
قرن اول میلادی	حکومت کوشانیان در مرو	۱۲۷۶ق	نبرد مرو و شکست سپاه ناصرالدین‌شاه قاجار از ترکمانان
۲۲۴م	غلبه اردشیر اول بر آخرین شاه پارتی و تبدیل مرو به‌عنوان یک ایالت خراج‌گزار اردشیر ساسانی	۱۲۹۸ق	سلطه روس‌ها بر مرو و کل منطقه تا مرز کنونی ایران پس از شکست ترکمن‌ها در نبرد گوگ‌تپه (URL 2)
۲۶۰م	واگذاری مرو توسط شاپور اول به پسرش نارسه		

نقش نیروهای مؤثر خارجی (بیرونی) در دگرگونی شهر مرو

سلطه خارجی: شهر مرو در گذر روزگار طولانی خود، به‌صورت مکرر موردتهاجم و لشکرکشی‌های گسترده قرار گرفت که می‌توان به سلطه حکومت هخامنشی، لشکرکشی اسکندر مقدونی و حکومت جانشینان وی در این منطقه، ورود اسلام و خلافت اسلامی، حکومت سلجوقیان و حمله تخریب‌گر مغول‌ها اشاره نمود. در این بخش به تأثیرات هریک از این رویدادهای سیاسی-تاریخی در دگرگونی فضای شهری مرو پرداخته خواهد شد. یکی از مهم‌ترین سرچشمه‌های ساخت و تغییر فضا؛ نقش‌آفرینی بازیگران و نهادهای سیاسی با اتکا به مستندات سیاسی است. به‌طوری‌که در شهرها که یکی از مهم‌ترین پدیده‌های انسان‌ساخت در فضای جغرافیایی

می‌باشند، فرایندها و نمودهای فضایی آن کاملاً تحت تأثیر قدرت سیاسی حاکم و ایدئولوژی موردنظر آن‌ها قرار می‌گیرد (لشگری‌تفرشی و همکاران، ۱۳۹۶:۵۲).

حاکمان سیاسی که در طول تاریخ پرفرازونشیب مرو، نقش تعیین کننده‌ای داشتند با توجه به عقاید و ایدئولوژی‌های خود تغییرات متعددی را در مرو ایجاد نمودند. ابتدایی‌ترین آن‌ها، تغییر نام شهر مرو بوده است. این شهر، در طول تاریخ به نام‌های متعددی خوانده شده است. در قرن ششم قبل از میلاد و بین سال‌های ۵۲۹- ۵٤۵ (ق.م) توسط کورش هخامنشی به‌عنوان بخشی از ساتراپی باختریا (بلخ) تسخیرشده و نام این شهر را «مرو[1]» گذاشت (Williams, 2012: 77). در سنگ‌نبشته بیستون آمده است که داریوش اول، مرو را مَرگوش نامیده است، اما یونانی‌ها و جغرافی‌نویسان قدیم آن را مَرگیانا نامیده و جداگانه ذکر کرده‌اند (URL 2). در سال ۳۲۹ قبل از میلاد زمانی که اسکندر مقدونی آن را تصرف نمود نام شهر به «اسکندریه مرگیانا[2]» یا مرگیانای اسکندر تغییر یافت. بین سال‌های ۳۱۱-۳۰۹ (ق.م) این شهر تحت سلطه سلوکوس (از جانشینان اسکندر) درآمد و یکی از سرداران وی به نام آنتیوکوس، نام شهر را به نام «انطاکیه مرگیانا[3]» تغییر داد. قدیمی‌ترین قسمت مرو، شهر کوچکی بود که امروزه به نام «ارک قالا[4]» یا ارک قلعه شهرت یافته است. «قالا» در زبان ترکمنی به قلعه گفته می‌شود. آن‌گونه که در استان گلستان به شهر آق‌قلا (به معنی قلعه سفید یا سپید دژ) اطلاق می‌شود و لذا در این مقاله، اطلاق کلمه «قالا» به شهرهای کوچک در محوطه تاریخی مرو، تنها به دلیل ترجمه متن انگلیسی نبوده و با توجه به شناخت بومی نویسنده از منطقه صورت گرفته است. نام دیگر شهر باستانی مرو، مربوط به شهر بزرگ‌تری است که در جنوب ارک قالا شکل‌گرفته و امروزه به «گیاور قالا[5]» یا «گاور قالا[6]» و در برخی منابع «گبر قلعه» معروف است. این قسمت از مرو همان شهری است که در زمان سلوکیان به انطاکیه مرگیانا شهرت یافته بود. در حدود قرن هشتم میلادی شهر دیگری در قسمت غربی گیاور قالا ساخته‌شده که به «سلطان قالا[7]» معروف شده است. در طول توسعه شهر به سمت حومه‌های اطراف، در ۱٤۰۹م (۸۱۲ق) شهری به نام «عبداله خان قالا» توسط تیموریان ساخته می‌شود که با ساخت شهر کوچک دیگری به نام «بایرام علی‌خان قالا» در قرن هجدهم میلادی توسعه شهر کامل می‌شود. مجموعه این شهرها که در طول تاریخ با عناوین مختلف نامگذاری شده‌اند شهر باستانی مرو را تشکیل می‌دهند. از شهر مرو در منابع اسلامی با عناوینی مانند مرو، مرگوش و مرو شاه جهان یا مرو شاهجان یادشده است (اصطخری، ۱۳٦۸: ۲۰۵). شاهجان معرّب شاهگان است که در واقع به معنی شاهانه و شاهوار است (لسترنج، ۱۳۳۷: ٤۲۵).

شکل‌گیری و توسعه ادواری شهر مرو: شهرهای واقع در محوطه باستان‌شناسی مرو به‌تدریج و به‌طور جداگانه در طول زمان شکل گرفتند و به ترتیب زمانی شامل شهرهای ارک قالا، گیاور قالا، سلطان قالا، عبداله خان قالا و بایرام علی‌خان قالا می‌باشد (تصویر ۳). در شکل‌گیری و توسعه فیزیکی هریک از این شهرها، ردپای یک حاکم و یا سلطه‌گر مشاهده می‌شود. در ادامه به معرفی شهرهای درون محوطه مرو باستانی و مراحل توسعه کالبدی آن‌ها پرداخته می‌شود.

ارک قالا: نخستین و قدیمی‌ترین شهر واقع در محوطه باستان‌شناسی مرو است که قدمت آن به دوره هخامنشیان می‌رسد و در قرن ششم قبل از میلاد بنا گردیده است. این شهر در شمال شرقی محوطه باستانی مرو قرار دارد و با مشاهده تصاویر هوایی، از شکلی چندضلعی برخوردار و مساحت آن ۲۰ هکتار بوده است. دیوارهای این شهر کوچک، گاه به ۳۰ متر هم می‌رسید و در برخی نقاط هنوز پابرجاست. از این شهر کوچک در دوره‌های بعدی به‌ویژه در زمان سلوکیان به‌عنوان قلعه استفاده کردند. در دوره‌های بعدی نیز این قلعه‌ها و دیوار دفاعی مرو نه‌تنها از بین نرفتند، بلکه بر عظمت آن‌ها نیز افزوده شده است به‌طوری‌که در

1 . Merv
2 . Alexandria Margiana
3 . Antiochia Margiana
4 . Erk kala
5 . Gyaur Kala
6 . Gawur gala
7 . Sultan Kala

سال‌های اقتدار دولت نادری (۱۱۴۰ق) از قول محمدکاظم وزیر چنین آمده است: «مرو، حصاری دارد چون قلعه افلاک از دستبرد ساکنان خاک مصون و برجی دارد که نهایت ارتفاعش از نهایت ادراک عقل ذوفنون بیرون» (مروی، ۱۳۶۲: ۶۱۳).

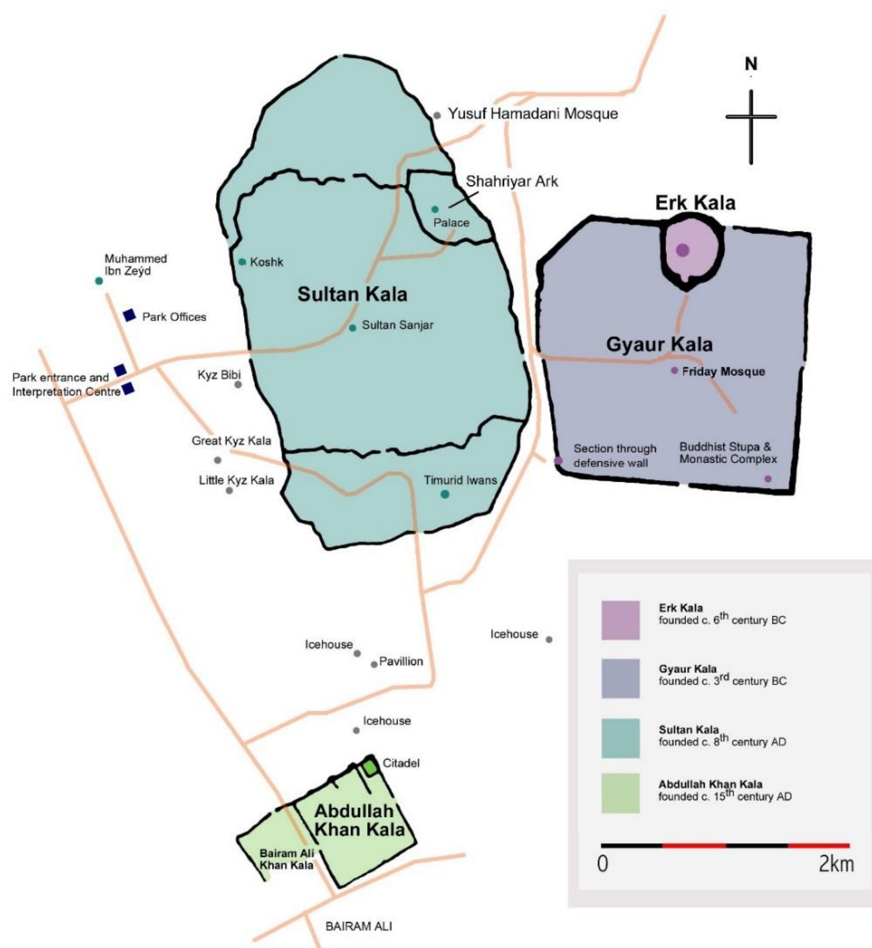
انطاکیه مرگیانا (گیاور قالا): یکی از سرداران سلوکیه به نام آنتیوکوس (۲۸۰-۲۶۱ق.م)، شهری جدید و بزرگ در جنوب ارک قالا ساخت که به نام وی «آنتیوکوس مرگیانا» که در نزد مسلمانان به «انطاکیه مرگیانا» شهرت داشت. این شهر دارای شکلی مربعی بوده و از نظر ابعاد دارای ۲ کیلومتر طول و ۲ کیلومتر عرض بوده است که بدین ترتیب حدود ۴۰۰ هکتار وسعت داشت. این شهر در ناحیه‌ای که امروزه به نام گیاور قالا معروف است به مدت ۱۵۰۰ سال تداوم پیدا کرد. شهر پرتراکم گیاور قالا از طریق دیوارهای تو در تو محافظت می‌شده است. این دیوارها هرکدام در دوره‌ای از تاریخ ساخته‌شده بودند. دیوار اولیه از قرن سوم میلادی ساخته‌شده و دیوارهای بعدی بلندتر، قوی‌تر و بافاصله‌تر به آن‌ها اضافه شدند و آخرین دیوار در قرن هفتم و هشتم میلادی کشیده شده بود. این دیوارها به طول ۸ کیلومتر در اطراف شهر و به شکل دایره‌ای کشیده شده بودند و دارای پیاده‌رو، سنگر و شکاف‌های تیراندازی بودند. برخی از این دیوارها تا ۲۵ متر ارتفاع داشتند (Williams, 2005: 54). در قرن هشتم میلادی که شهر سلطان قالا در سمت غربی آن شکل گرفت، شهر انطاکیه مرگیانا (گیاور قالا) به‌عنوان بخشی از آن و در واقع به دلیل وجود کوره‌های ذوب فلز، حومه صنعتی آن محسوب گردید و به‌استثنای مسجد مرکزی و ناحیه صنعتی، بقیه مناطق آن متروکه گردید.

سلطان قالا: در سمت غربی شهر گیاور قالا، شهر دیگری به نام سلطان قالا شکل گرفت که از نظر ابعاد و شکل در ابتدا شبیه و همانند گیاور قالا بود ولی در دوره‌های بعد با افزایش جمعیت و رونق شهر به سمت جنوب و شمال گسترش یافت و به بزرگ‌ترین شهر واحه مرو تبدیل شد و وسعت آن به حدود ۱۰۰۰ هکتار رسید. این شهر، پایتخت شرقی امپراتوری سلجوقی بود و در اواخر قرن یازدهم میلادی (سلطان سنجر سلجوقی) به اوج شکوفایی خود رسید. این شهر در فاصله سال‌های ۱۰۹۲-۱۰۷۲م (۴۸۵-۴۶۴ق) توسط سلطان ملکشاه سلجوقی دیوارکشی و محصور گردید. شکل شهر سلطان قالا به‌صورت مربع نامنظم بود. دیوارهای این شهر از نظم خاصی پیروی نمی‌کرد و تابع الگوهای متفاوت رشد شهر بود به‌طوری‌که در مراحل بعدی قلعه و حومه‌های شمالی و جنوبی در درون دیوار جدید شهر قرار گرفتند. طول دیوارهای شهر در دوره سلجوقیان ۱۲ کیلومتر ذکرشده است و احتمالاً ۲۱۶ برج داشت که بافاصله ۲۰ الی ۳۰ متر از یکدیگر ساخته می‌شدند که هیچ‌یک از آن‌ها امروزه وجود ندارد (Ibid: 55) و علت اصلی این امر را می‌توان حمله ویرانگر مغول به این شهر و تخریب آن در ۶۱۵ق دانست. مرحله دوم دیوارکشی در پیرامون این شهر به دوره سلطان سنجر سلجوقی است. دیوارهای این دوره ۲ تا ۵ متر ارتفاع داشتند و در دو ردیف ساخته می‌شدند. ردیف اول به نام دیوارهای توخالی[1] و دیوار دوم خاکی بود و بعدها دیوار اولی نیز به دیوار خاکی تبدیل شدند (تصویر ۳).

قلعه‌های عبداله خان و بایرام علی‌خان: حدود دویست سال بعد از حمله ویرانگر مغول به مرو، در قسمت جنوبی سلطان قالا، شهر جدیدی به نام عبداله‌خان قالا توسط شاهرخ تیموری در ۱۴۰۹م (۸۱۲ ق) ساخته شد که در دیواری محصور بود و بسیار کوچک‌تر از شهرهای گیاور قالا و سلطان قالا بود و تنها یک کیلومترمربع وسعت داشت. این امر نشانه کم‌اهمیت شدن مرو و رونق یافتن شهرهای دیگر منطقه ازجمله بخارا، سمرقند و هرات در دوره تیموریان (۱۴۴۷-۱۴۰۸م برابر با ۸۵۱-۸۱۱ق) است. جمعیت شهر در قرن هجدهم میلادی افزایش یافت و باعث توسعه کالبدی شهر به سمت جنوب گردید که محدوده شهری دیگری به نام بایرام علی‌خان قالا نام داشت. این قلعه در حدود ۵۰۰ متر عرض و ۱۰۰۰ متر طول داشت. برخی از استحکامات نظامی دایره‌ای شکل نیز که گاه تا ۹ متر قطر داشتند در این قلعه تعبیه شده بود. تا اواخر قرن نوزده میلادی، پیکره بیشتر مناطق این شهر کوچک به همراه ساختمان‌های بزرگ آن قابل‌مشاهده بوده است که به‌مرور زمان و به‌ویژه تحت

1. Hollow walls

فرسایش بادهای بیابانی و باران‌های بهاری از بین رفته‌اند. در ۲۰۰۲م (۱۳۸۱ش) تحقیقات پیرامون دیوارهای دفاعی عبداله خان قلعه توسط کالج دانشگاهی لندن تکمیل گردید (Williams, 2003: 42).



تصویر ۳: موقعیت شهرهای واقع در محوطه باستانی مرو (ADS)

در شهر باستانی مرو که مجموعه شهرهای ذکرشده را شامل می‌گردد ساختمان‌های مسکونی، قصرها با عنوان کوشک، مساجد و مقبره‌های زیادی وجود داشت و هریک از آن‌ها، بازتاب‌دهنده نقش حاکمان و تصمیمات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی آن‌ها است. آثار و بقایای برخی از آن‌ها تا به امروز باقی‌مانده است که در زیر به برخی از مهم‌ترین آن‌ها اشاره می‌گردد.

دیوارهای دفاعی مرو: شهرهای واقع در محوطه باستان‌شناسی مرو، با دیوارهای بلند محصور بودند و به همین دلیل اطلاعات خوبی از اندازه شهرها و شکل آن‌ها به ما ارائه می‌کنند و تشخیص دروازه‌ها، مسیرهای ارتباطی اولیه و کانال‌های آب‌رسانی را امکان‌پذیر می‌سازند (Hermann, 2000: 33). این دیوارها گرچه در دوره‌های مختلف ساخته‌شده‌اند، ولی به دلیل اهمیت آن‌ها در حفاظت از شهر همواره موردتوجه حاکمان بودند. نخستین دیوارها در اواخر عصر برنز ساخته شدند (Sarianidi, 2002: 12). در پاییز سال ۲۰۰۷، مرحله جدیدی از تلاش و تحقیقات حفاظت از جانب پروژه Merv Ancient College (AMP)کالج دانشگاهی لندن در شهر مرو، ترکمنستان اجرا شد. پارک باستان‌شناسی، شامل ۱۲۰۰ هکتار از چندین شهر ساخته‌شده از معماری خاکی و آجرکاری است که بسیاری از آثار باستان‌شناسی ازجمله دیوارهای دفاعی شهر در زیرخاک مدفون شده است (Barton, 2009:4).

حمله مغول و نابودی شهر: بر پایه مستندات کتاب معجم البلدان نوشته جغرافیدان مسلمان یاقوت حموی (قرن هفتم هجری) مغول‌ها در روز اول ماه محرم ۶۱۶ ق به مرو حمله

کردند. حموی در این سال به‌قصد خوارزم از مرو خارج می‌شود و از شهر درغان گذشته بود که مغول‌ها یورش را آغاز کردند و حموی با دست‌خالی از آنجا می‌رود و در راه رنج‌ها می‌برد (حموی، ۱۳۸۰: ٤). طبق منابع قرون‌وسطایی، مغول‌ها در این حمله جمعیت شهر مرو را قتل‌عام کردند و سیستم آب‌رسانی را تخریب نمودند و مرو را به یک ویرانه تبدیل کردند (Unesco, 1999:10). بااینکه در دوره غازان خان فزون بر تبلیغ در تشیع، در آبادانی مرو کوشش‌هایی پدید آمد؛ اما در عمل از رونق فرهنگی و اجتماعی-اقتصادی آن کاسته شد و عناصر ایرانی-فارسی باقیمانده در خرابه‌های آن روبه تحلیل رفتند و عناصر ازبک و ترک که از پیش بدین نواحی دست‌اندازی داشتند با استفاده از ضعف حکومت‌های ایرانی و فترت فرهنگی در بسیاری از اماکن زیستی جنوب و جنوب غربی آمودریا سکونت اختیار کردند (تکمیل‌همایون، ۱۳۷۱:۲۲۷). شهر مرو باوجودی که در قرون هجده و نوزده میلادی در قسمت‌هایی از شهر مانند عبداله خان قالا تا حدودی به زندگی برگشته بود ولی هرگز به دوران پررونق قبل برنگشت.

عوامل اقتصادی فرامحلی: یکی از مهم‌ترین عوامل اقتصادی تأثیرگذار در توسعه شهر مرو، عبور مسیر اصلی جاده ابریشم از این شهر بود. موقعیت جغرافیایی خاص مرو که در محل ارتباط و تداخل فرهنگ و تمدن ایرانی، ترک‌های آسیای مرکزی و هندی بوده در انتخاب مسیر اصلی جاده ابریشم به شمار می‌رود. مسیرهای جاده ابریشم از چین، هند، آسیای صغیر، سراسر بین‌النهرین، مصر، قاره آفریقا، یونان، روم و انگلیس کشیده می‌شدند. ابریشم تنها کالایی نبود که در این جاده‌ها داد و ستد می‌شد، بلکه فلزات، ادویه‌جات، داروها، شیشه، محصولات چرمی و کاغذ و همچنین کالاهایی مانند کشمش، کنجد، خربزه، عسل، مویز و غیره در این شهر دادوستد می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱: ٤٧٥)، اما بزرگ‌ترین ارزش جاده ابریشم، تبادل فرهنگی بود. هنر، مذهب، فلسفه، فناوری، زبان، علوم، معماری و هر عنصر دیگر تمدنی همراه با کالاهای تجاری از طریق جاده ابریشم رد و بدل می‌شد. (URL 3). مردم مرو نیز از این قاعده مستثنی نبوده و با قرارگیری در مسیر جاده ابریشم نه‌تنها به داد و ستد کالا می‌پرداختند، بلکه فناوری‌های جدیدی مانند پرورش کرم ابریشم و بافت پارچه‌های ابریشمی را در این تبادلات تجاری و فرهنگی کسب کرده بودند که در رونق و شکوفایی اقتصادی مرو نقش مهمی ایفا کرده بود.

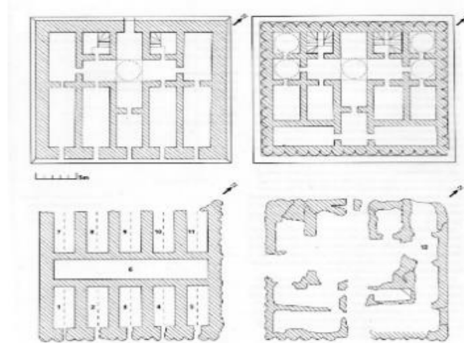
نقش نیروهای مؤثر داخلی در دگرگونی شهر مرو

نقش عوامل محیط طبیعی: شهر مرو در دلتای رود مرغاب که از کوهستان‌های افغانستان سرچشمه می‌گیرد و به سمت بیابان قره‌قوم ترکمنستان جاری است شکل‌گرفته است. بنابراین می‌توان گفت که در شکل‌گیری این شهر حاشیه بیابانی، رود مرغاب یا مروالرود و خاک آبرفتی حاصل از جریان این رودخانه بسیار مؤثر بوده است. چهار نهر از این رودخانه منشعب می‌شد که عبارت بودند از هرمزفره، ماجان، زریق و نهر اسعدی. این چهار نهر شهر مرو و روستاهای اطراف را آبیاری می‌کرد. نهر هرمزفره در انتهای حومه مرو جریان داشت و در ۲۰٦ق، طاهر بن حسین (طاهر ذوالیمینین) در کنار آن عمارت‌های بسیاری ساخت (اصطخری، ۱۳٦۸: ۲۰٦). نهر ماجان در قسمت شرق جریان داشت و در میان ٤ نهر، مهم‌ترین آن‌ها بود و از میان شهر و بازارها می‌گذشت و از آن‌سوی شهر بیرون می‌رفت و در مرداب فرومی‌رفت (لسترنج، ۱۳۳۷:٤۲). آب آشامیدنی اهالی مرو از چشمه‌ها و رودخانه مرغاب تأمین می‌شده است. شهرهای واقع در محوطه باستان‌شناسی مرو، در سطحی صاف و رسوبی ساخته‌شده بودند و توپوگرافی اثر چندانی در برنامه‌ریزی شهری نداشت (Hermann, 2000: 33).

نقش مردم در دگرگونی شهری مرو: از جمعیت شهر مرو، اطلاعات چندانی در دست نیست. طبق نوشته‌های کتیبه بیستون در تسخیر مرگیانا توسط دادارسی (دست‌نشانده داریوش) ٥٥٤۲۳ نفر کشته شدند (Lendering, 2011: 35). این رقم به‌خوبی نشانگر بالا بودن میزان جمعیت شهر است. در فاصله ۱۱٤٥م تا ۱۱٥۳م که مصادف با دوره سلجوقیان است شهر مرو ۲۰۰ هزار نفر جمعیت داشته است (Rosenberg, 2009: 13). یعقوبی در کتاب البلدان در خصوص ملیت مردم مرو این‌گونه می‌گوید «مردم مرو، اشرافی از دهقانان عجم‌اند و نیز قومی از قبایل ازد و تمیم و جزائیان در آن سکونت دارند و والیان خراسان در اینجا منزل می‌کردند و نخستین کسی که در آن فرود آمد مأمون بود

و سپس کسانی که بعدها حکومت خراسان یافتند تا آن‌که عبداله بن طاهر در نیشابور منزل گزید» (یعقوبی، ۱۳۴۳: ۵۶). مردم مرو قبل از اسلام دارای اعتقادات زرتشتی بودند، اما مقر اسقف نسطوری (مسیحی) در مرو بوده است (بارتولد، ۱۳۸۵: ۲۰۲). مردمی که در مرو زندگی می‌کردند غالب اوقات، به‌تناسب حکومت و ایدئولوژی حاکم بر آن، خود را سازگار نموده و توانستند نقش خود را در تحولات شهر مرو ایفا نمایند. ظرافت هنر معماری در این آثار، کسب حرفه پرورش کرم ابریشم از مشرق زمینی‌ها که در مراوده از طریق جاده ابریشم به دست آمد و یا خلق کوره‌های ذوب فلز و تولید بهترین فولادها را می‌توان از دستاوردها و فعالیت‌های مردم مرو برشمرد. ساخت بناهای باشکوه گرچه به دستور شاهان صورت می‌گرفته ولی معماران و سازندگان آن‌ها مردم بودند. در اینجا، به برخی آثار شهر مرو که بدون مشارکت مردم، ساخت آن‌ها امکان‌پذیر نبود اشاره می‌گردد.

کوشک‌ها: یکی از رایج‌ترین ساختمان‌های تاریخی پابرجا در شهر مرو، کوشک‌ها هستند. زیربنای این ساختمان‌های بزرگ که از خشت خام ساخته می‌شدند از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰ مترمربع در نوسان بود و عمدتاً در دوره‌های ساسانیان و اوایل دوره اسلامی ساخته شدند. این کوشک‌ها در بیرون از شهرها نیز ساخته می‌شدند و مورد استفاده طبقات ممتاز جامعه به‌عنوان خانه‌های ییلاقی در طول ماه‌های گرم سال قرار می‌گرفتند. حدود ۲۵ مورد از این ساختمان‌ها با درجات متفاوتی از تعمیر و بازسازی باقی‌مانده است (تصویر ٤).



تصویر ٤: پلان بازسازی‌شده یکی از کوشک‌های شهر مرو (باش آیاق کوشک= ٥ پا) (ADS)

قیز قالا(کوچک و بزرگ): در ضلع غربی شهر سلطان قالا واقع شده است. احتمالاً در قرون ٤ و ٥ میلادی ساخته شدند و به نام‌های قیز قالا[1]ی کوچک (قلعه دختر) و قیز قالای بزرگ معروف هستند. این سازه‌ها به‌صورت مستطیلی و با دیواره‌های بلند ساخته‌شده‌اند آن‌گونه که در زمان ساسانیان و پارتیان متداول بود.

آرامگاه سلطان سنجر سلجوقی: این آرامگاه در مرکز شهر سلطان قالا واقع شده است و شاید بتوان آن را معروف‌ترین مکان واحه مرو دانست. این آرامگاه یک اثر بی‌نظیر و ماهرانه هنری و معماری است که در آن، علاوه بر آرامگاه سلطان سنجر، مسجد سلطان سنجر و مجموعه‌ای از آرامگاه‌های کوچک تزئین شده با آجر که معماری سلجوقی را نشان می‌دهد وجود دارد (Unesco, 1999: 3).

قدمگاه حضرت رضا(ع): از زمان ورود حضرت رضا(ع) یعنی در ۲۰۱ق تا زمان شهادت در ۲۰۳ق، حوادث گوناگونی در پیرامون امام روی داد که مناظره‌ها، گفت‌وگوهای امام و مأمون و همچنین ماجرای ولایتعهدی در طی این مدت بر اهمیت منطقه مرو در زمان حاضر به لحاظ جایگاهی که حضرت رضا(ع) در دو سال آخر عمر پربرکتشان داشته‌اند، دارا است. از نقاط دور و نزدیک کشور ترکمنستان به زیارت و بازدید از محل زندگی حضرت رضا(ع) و دیگر اماکن تاریخی به‌جامانده از آن دوران تاریخی آمده و زیارت این منطقه را همسنگ زیارت آرامگاه حضرت رضا(ع) در مشهد می‌دانند و بر آن نام قدمگاه نهاده‌اند (URL 1).

1 . Kiz Kala



تصویر ۵: قدمگاه حضرت رضا(ع) در مرو (URL 1)

از دیگر ساختمان‌های به‌جامانده از مرو باستانی می‌توان به آرامگاه محمد بن زید، معبد بودائیان، ارک شهریار، آرامگاه و مسجد یوسف همدانی، مسجد بن ماهان (اولین مسجد مرو که در مرکز گیاور قلعه واقع شده است) اشاره نمود.

نقش عوامل اقتصادی در دگرگونی شهری مرو: عوامل اقتصادی، به دلیل تأثیرات مهمی که در دگرگونی یک شهر دارند می‌توانند در هر دو بخش عوامل درونی و بیرونی موردتوجه قرار گیرند. به دلیل اهمیتی که مرو در مسائل سیاسی به‌ویژه مرکزیت حکومت خراسان در دوره‌های قبل از اسلام و نیز در دوره اسلامی داشت از اهمیت خاص اقتصادی نیز برخوردار بود و ضرب سکه در این شهر در دوره ساسانیان و دوره حاکمیت اعراب مسلمان اهمیت آن را نشان می‌دهد. در حفاری‌های باستان‌شناسی حدود ۱۰۰ سکه برنزی از یکی از خانه‌های ارک قالا کشف شده است که در قرون ششم و هفتم میلادی در مرو ضرب می‌شده است. هم‌چنین در حفاری‌های گیاور قالا سکه‌های برنزی مربوط به دوره شاپور دوم و سوم ساسانی یافت شده است. شهر مرو به لحاظ موقعیت ارتباطی خاصی که مابین شهرهای ایرانی ازجمله نیشابور و شهرهای آسیای مرکزی نظیر بخارا و سمرقند داشته و به دلیل قرار گرفتن در مسیر اصلی جاده ابریشم، به‌عنوان مرکز تجاری مهم به شمار می‌رفته و کالاهای گوناگونی در بازارهای آن خرید و فروش می‌شده است که می‌توان رونق ابریشم‌بافی در این شهر بعد از قرن دوم هجری اشاره نمود و پارچه‌های ابریشمی این شهر، یکی از اقلام اصلی تجار بوده است.

از طرفی کشف چهار کوره آهن‌گدازی در این شهر که مربوط به قرون نهم و دهم میلادی هستند اهمیت صنعت ذوب فلز در این شهر را بیان می‌دارد. در این کوره‌ها، آهن را در دمای ۱۲۰۰ درجه حرارت می‌دادند و طبق نوشته‌های ابوریحان بیرونی، فولاد به‌دست‌آمده از این کوره‌ها عالی بوده است و این تکنیک در هیچ‌یک از مدارک باستان‌شناسی ذوب فلز ثبت نشده است (Hermann, 2000: 34).

ماری (مرو جدید): این شهر توسط نیروهای روسیه تزاری در ۳۲ کیلومتری ویرانه‌های شهر باستانی مرو ایجاد شد که در زمان شوروی گسترش پیدا کرد و به یکی از صنعتی‌ترین شهرهای آسیای میانه تبدیل شد. جمعیت شهر در سال ۲۰۱۵ برابر با ۱۱۴۶۸۰ نفر Turkmenistan State (Statistical Committee) بوده و از این نظر چهارمین شهر بزرگ ترکمنستان محسوب می‌شود. در ۱۹۶۸م ذخایر عظیم گاز طبیعی در ۲۰ کیلومتری غرب این شهر کشف شد و به همین دلیل مرکز صنعت گاز طبیعی کشور محسوب می‌گردد و در دوران شوروی سابق مرکز تولید پنبه به شمار می‌رفت. همچنین این شهر مرکز تجاری کالاهایی مانند پنبه، پشم، غلات و چرم محسوب می‌گردد. در شکل‌گیری و توسعه این شهر جدید هم می‌توان تصمیم حکومتی (دولت روسیه) در دگرگونی شهری مرو را مشاهده نمود.

به‌عنوان جمع‌بندی مباحث فوق می‌توان گفت که با توجه به استنادات تاریخی، در بین عوامل متعدد داخلی و خارجی، نقش دولت‌ها و نیروهای سلطه‌گر در شکل‌گیری و توسعه ادواری شهر مرو بسیار مهم‌تر و چشمگیرتر بوده است. بر اساس همین استنادات در جدول شماره ۲، نمایش نمادین

نقش نیروهای تأثیرگذار در دگرگونی‌های شهر مرو به نمایش درآمده است.

جدول ۲: نقش نیروهای اثرگذار داخلی و خارجی در دگرگونی فضای شهری مرو (مأخذ: نگارنده)

رویداد / نیروهای اثرگذار	دولت و سلطه خارجی	رویداد اقتصادی فرامحلی	محیط طبیعی	موقعیت جغرافیایی	مردم	شیوه زندگی
شکل‌گیری شهر اولیه ارک قالا (هزاره اول ق.م)	✓		✓	✓		
جاده ابریشم		✓	✓	✓	✓	
توسعه دیوارهای دفاعی شهر	✓		✓	✓	✓	✓
شکل‌گیری شهر گیاور قالا (قرن سوم ق.م)	✓					
رواج ذوب فلز و منسوجات ابریشمی	✓	✓			✓	✓
ورود اسلام به مرو (۳۱ق)	✓					
شکل‌گیری شهر سلطان‌قالا (دوره سلجوقیان)	✓					
ساخت مساجد و بناهای باشکوه	✓				✓	✓
حمله مغول و نابودی شهر (۶۱۶ق)	✓					
شکل‌گیری قلعه‌های عبداله خان و بایرام علی‌خان (دوره تیموری)	✓				✓	
شکل‌گیری مرو جدید (ماری) (دوران روسیه تزاری)	✓					

نتیجه‌گیری

این پژوهش باهدف تحلیل ماهیت دگرگونی شهری در شهر باستانی مرو و نیروهای تأثیرگذار بر این دگرگونی‌ها صورت گرفت. اهمیت پژوهش حاضر از آن جهت است که به دگرگونی‌های خرد و کلان در زمینه مسائل شهر مرو در طی زمان پرداخته و نقش نیروهای مؤثر را تا حدودی مشخص نموده است. در این راستا، مسائلی مانند برنامه‌ریزی شهری، توسعه کالبدی شهر در طول تاریخ، مساحت و ویژگی‌های کالبدی شهرهای واقع در محدوده سایت باستان‌شناسی مرو و نیز جدیدترین کاوش‌های باستان‌شناسی در این شهر مورد توجه قرار داشته است. نتایج حاکی از آن است که رود مرغاب در محل دلتای حاصلخیز خود چهار شاخه اصلی داشته که به‌عنوان یک عامل محیطی، در شکل‌گیری شهر مرو نقش مهمی داشته است. عبور مسیر اصلی جاده ابریشم از این شهر به‌عنوان یک عامل اقتصادی فرامحلی تأثیرگذار و تلاش مردمان این نواحی در کسب فنون پرورش کرم ابریشم و بافت پارچه‌های نفیس و تجارت آن با مناطق دیگر در رونق و شکوفایی آن شهر تأثیرگذار بوده است. محوطه باستانی مرو دارای چندین شهر بود که در طول دوره‌های تاریخی و به‌صورت متوالی شکل‌گرفت و در این تحولات مقطعی،

نیروهای اثرگذار خارجی نظیر استیلای فرمانروایان هخامنشی در منطقه، لشکرکشی اسکندر و حکومت جانشینان او، ورود اسلام و حاکمیت قوانین اسلامی و ساخت بناها و مساجد باشکوه در شهر و انتخاب شهر به‌عنوان مرکز حکومت سلجوقیان و درنهایت حمله مغول، نسبت به سایر عوامل نقش تعیین‌کننده‌تری داشته است. شهر مرو به‌عنوان یکی از چهار شهر اصلی خراسان بزرگ، محل تلاقی فرهنگ و تمدن ایرانی، یونانی، اسلامی و اقوام ترک بود و مرکز صنعت ابریشم‌بافی، ذوب فلز و مرکز تجاری کالاهای گوناگون در طی قرون متمادی محسوب می‌گردید. از طریق کاوش‌های باستان‌شناسی اخیر که با استفاده از پهپادهای پیشرفته صورت گرفته است و هزاران عکس با وضوح‌بالا از منطقه تهیه‌شده است، مشخصات قلعه‌ها، دیوارها و مساحت شهرهای واقع در محوطه باستانی مرو مشخص گردیده است. این شهر به دلیل وجود قلعه‌های عظیم به‌عنوان مقر نظامی نیز مورد استفاده بوده است. حمله مغول در ٦١٦ ق، نقطه پایانی بر قرن‌ها عظمت و شکوفایی شهر بود، به‌طوری‌که هیچ‌گاه به دوران طلایی خود برنگشت. نتایج مطالعه حاضر می‌تواند زمینه‌ساز مطالعات بعدی در شهرهای تاریخی خراسان بزرگ و آسیای مرکزی باشد تا علاوه بر شناخت ماهیت دگرگونی‌های شهری در طول زمان، بتوان با مشخص نمودن نقش هریک از نیروهای تأثیرگذار، برای آینده شهرهای موجود برنامه‌ریزی نمود. تفاوت پژوهش حاضر با پژوهش‌های پیشین از آن جهت است که به مسائلی مانند برنامه‌ریزی شهری، توسعه کالبدی شهر در طول تاریخ، مساحت و ویژگی‌های کالبدی شهرهای واقع در محدوده سایت باستان‌شناسی مرو و نیز جدیدترین کاوش‌های باستان‌شناسی در این شهر پرداخته است. تحقیقات قبلی در مورد این شهر، عمدتاً با تأکید بر مسائل و رویدادهای تاریخی-سیاسی صورت گرفته است.

فهرست منابع

١. آزرم، زهرا، و همکاران. (١٣٩٨). «کندوکاوی در ماهیت دگرگونی فضاهای شهری در شهرهای تاریخی ایران، موردمطالعه: شهر اصفهان». ***باغ نظر***. (شماره ٧٣): ٤٠-٢٩.

٢. اصطخری، ابراهیم بن محمد. (١٣٦٨). ***مسالک و ممالک***. به اهتمام ایرج افشار، تهران: علمی فرهنگی.

٣. بارتولد، واسیلی ولادیمیرویچ. (١٣٦٦). ***ترکستان نامه: ترکستان در عهد مغول***. ترجمه کریم کشاورز. تهران: آگاه.

۴. بارتولد، واسیلی ولادیمیرویچ. (١٣٥٨). ***گزیده مقالات تحقیقی: مسیحیت در ترکستان***. ترجمه کریم کشاورز. تهران: امیرکبیر.

۵. پات، فریبا. (١٣٩٥). «اوضاع سیاسی اقتصادی مرو در جاده خراسان تا حمله مغول». ***مطالعات تاریخ اسلام***. (شماره ٣١)، ۴۴-٣١.

٦. تکمیل همایون، ناصر. (١٣٧١). «نگاهی به مرو، از حمله مغول تا پایان دولت نادری». ***تحقیقات تاریخی (مرونامه)***. (شماره ٧-٦)، ٢۴٥-٢٢٥.

٧. حموی، یاقوت. (١٣٨٠). ***معجم البلدان***. مترجم علی‌نقی منزوی. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.

٨. مقدسی، محمد بن احمد. (١٣٦١). ***احسن التقاسیم فی معرفت الاقالیم***. ترجمه علی‌نقی منزوی. تهران: مؤلفان و مترجمان ایران.

٩. مروی، محمدکاظم. (١٣٦٢). ***عالم‌آرای نادری***. ج١. ترجمه عنایت اله رضا. تصحیح محمد امین ریاحی. تهران: زوار.

١٠. لسترنج، گی. (١٣٧٧). ***جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی***. ترجمه محمود عرفان. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

١١. نصیری، بهروز. (١٣٨٣). «جاده ابریشم، بزرگ‌راه تبادل فرهنگ‌ها». ***معرفت***. (شماره ٨٦)، ١١٨-١١٥.

١٢. لشگری تفرشی؛ و همکاران. (١٣٩٦). «تبيين نظري كاركردهاي قدرت سياسي در فضاي شهري». ***تحقیقات جغرافیایی***. (شماره ١٢٥)، ٦٦-٥٢.

١٣. یعقوبی، احمد بن اسحاق. (١٣۴٣). ***البلدان***. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

14. ADS (Archaeology Data Service). (2008). ***The Urban Landscapes of Ancient Merv***, Turkmenistan.

15. Barton, J. (2009). "3D laser scanning and the conservation of earthen architecture: a case study at the UNESCO World Heritage Site Merv, Turkmenistan". ***World Archaeology***. (vol 41),489-504.

28. UCL.(2009). ***Welcome to Ancient Merv***, Institute of Archaeology. University College London, Retrieved January 17.
29. UNESCO.(2009). ***World Heritage Centre***, State Historical and Cultural Park "Ancient Merv"Retrieved January 17.
30. UNESCO. (1999). ***Nomination of properties for inclusion on the UNESCO world heritage list cultural heritage***. Nomination of MERV, The Adjacent Walled City Sites, the Bronze and Early Iron Age Cities in the north and the Monuments in the Oasi, Ministry of Culture, Government of the Republic of Turkmenistan.
31. Williams T. (2007). ***The City of Sultan Kala, Merv***. Turkmenistan: Communities, Neighbourhoods and Urban Planning from the Eighth to Thirteenth Century', Cities in the pre-modern Islamic world: the urban impact of religion, state and society, vol SOAS/Routledge studies on the Middle East (Routledge 2007).
32. Williams, T. (2012). "Unmanned Aerial Vehicle Photography: Exploring the Medieval City of Merv, on the Silk Roads of Central Asia". ***Archaeology International***. (vol 15), 74–88.
33. Williams, T. (2005). "Training courses at the old Silk Road city of Merv, Turkmenistan". ***Archaeology International***. (vol 9),53–57.
34. Williams, T. (2003). "Ancient Merv, Turkmenistan: research, conservation and management at a World Heritage Site". ***Archaeology International***. (vol 6), 40-43.
35. Yang, Y. (2010). ***Sustainable urban transformation driving forces, indicators and processes.*** Doctoral dissertation. Zurich: ETH.

36. Ziebart, M.,et al. (2002). ***Acquisition, registration and application of IKONOS space imagery for the World Heritage Site at Merv, Turkmenistan***, Publication: Proceedings of the Conference Space Applications for Heritage Conservation (ESA SP-515).5. Strasbourg, France.
37. URL 1: http://diyarmirza.ir
38. URL 2: https://fa.wikipedia.org/wiki
16. Cagla, H. and S. İnam. (2008***). A Study on the Urban Transformation Project Format Done By the Leadership of the Local Government in Turkey***. Integrating the Generations FIG WorkingWeek.
17. Çakılcıoğlu, M. and Cebeci, F.Ö. (2003). "Alternative Planning Processes in the Fields of the city". ***Symposium on Urban Regeneration***, İstanbul. (in Turkish)
18. Chase-Dunn, C and Willard, A. (1993). Systems of Cities and World-Systems: ***Settlement Size Hierarchies and Cycles of Political Centralization***, 2000 BC-1988 AD, 269-292.
19. Dani, A. H. (1999***). History of Civilizations of Central Asia: The development of sedentary and nomadic civilizations:700 B.C to 250***, Motilal Banarsidass Pub,573p.
20. Gülersoy, Z. and E. Gürler. (2011). "Conceptual challenges on urban transformation". ***ITU*** A|Z, 8 (1): 10-24.
21. Herrmann, G and K. Kurbansakhatov. (2000). "The International Merv Project, Preliminary Report on the Ninth Year". ***Iran***, (vol 39), 9–52.
22. Herrmann, G. (1997). ***The Medieval city of Merv and the buildings of the Merv Oasis,***Fundation MaxVan, Berchem, Geneve.
23. Lendering,J.(2011***).Margiana,***Livius. https://www.livius.org/articles/place/margiana.
24. Madanipour, A. (2013). ***Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe***. New York: Routledge.
25. Rawlinson, G. (1867)***. The Seven Great Monarchies of The Ancient Eastern World***. vol 5. Persiana. Publisher: Create Space Independent Publishing Platform.
26. Rosenberg, M T. (2009). ***Largest Cities Through History***. The New York Times Company. Retrieved January 18.
27. Sarianidi, V. (2002). ***Margus, Turkmenistan: Ancient oriental kingdom in the old delta of the Murghab river***. Asgabat: Turkmen dowlet habarlary, Large 8vo., 355 :Turkmenistan State tatistical Committee.

39. URL 3: http://www.ancient.eu/Silk_Road